
Kommentar: Der Kampf ums kollektive Öko-Ego

Von Peter Schwerdtmann, cen

Da muss die Psyche im Spiel sein. Wie sonst ließe es sich erklären, dass eingefleischte Alt-Grüne und kämpferische Öko-Aktivist*innen sich mit Händen und Füßen gegen alles wehren, was ihrem Traumziel Elektromobilität auf die Pelle zu rücken droht. Sie reagieren mit Basta-Erklärungen, Unterstellungen und Halbwahrheiten, manipulierten Studien oder platten Lügen. Wir kennen ein solches Verhalten von Menschen, die sich ertappt fühlen oder von denen, die um keinen Preis zugestehen wollen, dass sie sich geirrt haben. So kämpfen sie ums kollektive Öko-Ego – Aktivist*innen, Publizist*innen, Politiker und wohlmeinende Gutmenschen.

Dabei ist alles ganz einfach. Verlassen wir uns ausschließlich auf die Elektromobilität, werden keine Schiffe fahren, keine Flugzeuge fliegen und weder Busse, noch Lastkraftwagen noch Baumaschinen betrieben werden können. Dann ist das eben so, dass nur noch Lieferfahrzeuge, Taxis, Privatwagen, ein paar E-Motorräder und -roller, E-Scooter und E-Bikes mobil sein können, weil die mit Strom fahren.

Doch so wird die Welt nicht aussehen. Fürs Fliegen, Schifffahren und den Straßentransport sind Alternativen zugelassen: Wasserstoff selbst und die daraus hergestellten Kraftstoffe Benzin, Diesel, Kerosin und Schiffsdiesel, auch nachhaltige Biokraftstoffe und künstliches Gas. Das gefällt allen Beteiligten, weil diese Entwicklung in Zukunft ein klimaneutrales Transportwesen garantiert.

So weit, so gut. Doch warum werden dieselben Kraftstoffe angefeindet, wenn sie in den Tank eines Personenwagen fließen sollen? Bei den Antworten auf diese Frage nimmt die Irrationalität ein erstaunliches Ausmaß an. Auf einmal werden Argumente ins Feld geführt, die genau so auf die alternativen Kraftstoffe im Transportwesen zutreffen. Und die Beteiligten ersticken nicht etwa an diesem Widerspruch: Im Pkw nicht sein darf, was im Lkw recht ist.

Bei dieser oft psychotisch wirkenden Einäugigkeit verlieren die Öko-Aktivist*innen, Publizist*innen, Politiker und wohlmeinende Gutmenschen einen wichtigen Aspekt aus dem Blick. Ein Fünftel bis ein Viertel aller CO₂-Emissionen stammen vom Verkehr, der zur Zeit von weltweit 1,5 Milliarden Verbrennungsmotoren geleistet wird. Auch wenn es in zehn Jahren 100 oder 200 Millionen rein elektrische Fahrzeuge auf der Welt geben sollte, dann merkt das Klima davon nichts. Um das zu ändern, brauchen wir für die Verbrennungsmotoren einen nicht-fossilen Kraftstoff, der das Klima nicht schädigt. Denn nicht der Verbrenner ist das Problem. Es ist sein Kraftstoff. Und den haben wir.

Man stelle sich vor, ein Teil der Milliarden wäre nicht in die Transformation der Automobilindustrie und in die Ladeinfrastruktur geflossen, sondern hätte für den Aufbau einer nachhaltigen Wasserstoffwirtschaft genutzt werden können. Dann könnten wir heute nicht nur die CO₂-Belastung schneller zurückfahren, wir hätten auch weniger Probleme mit Energielieferungen aus unfreundlichen Ecken der Welt.

Und wir Pkw-Fahrer könnten uns für das Auto entscheiden, das uns gefällt: Elektro oder Verbrenner. Beide sind klimafreundlich. Doch das einzusehen fällt eben vielen schwer, die seit Jahrzehnten indoktriniert wurden und allzu gern selbst indoktrinieren – bis zum letzten Sprittropfen. (Peter Schwerdtmann, cen)

Bilder zum Artikel



Peter Schwerdtmann.

Foto: Auto-Medienportal.Net
